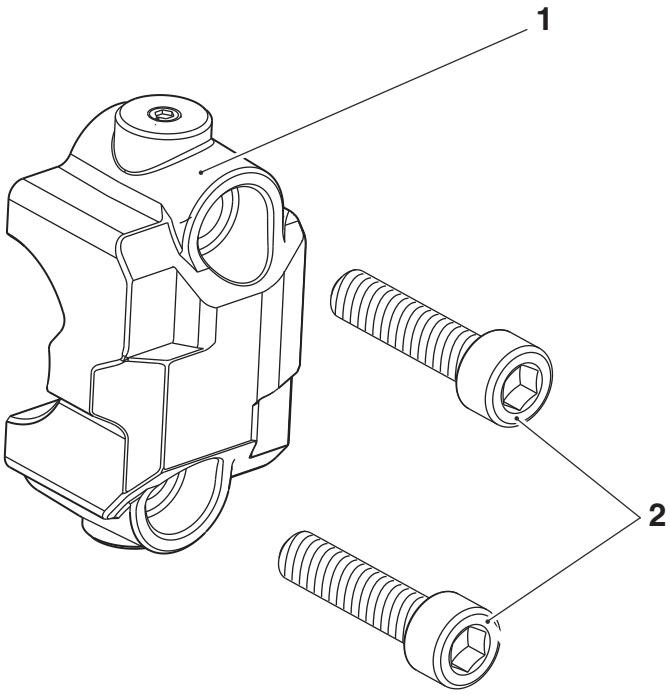
Français

Instructions de montage :
Tiger Explorer et Tiger Explorer XC
A9638086, A9638048 et A9638121

Merci d'avoir choisi ce kit accessoire d'origine Triumph. Ce kit accessoire est le produit de l'utilisation par Triumph de techniques éprouvées, d'essais exhaustifs, et d'efforts continus pour atteindre une fiabilité, une sécurité et des performances de tout premier ordre.

Lire intégralement toutes ces instructions avant de commencer l'installation du kit accessoire pour se familiariser avec les caractéristiques du produit et la méthode d'installation.

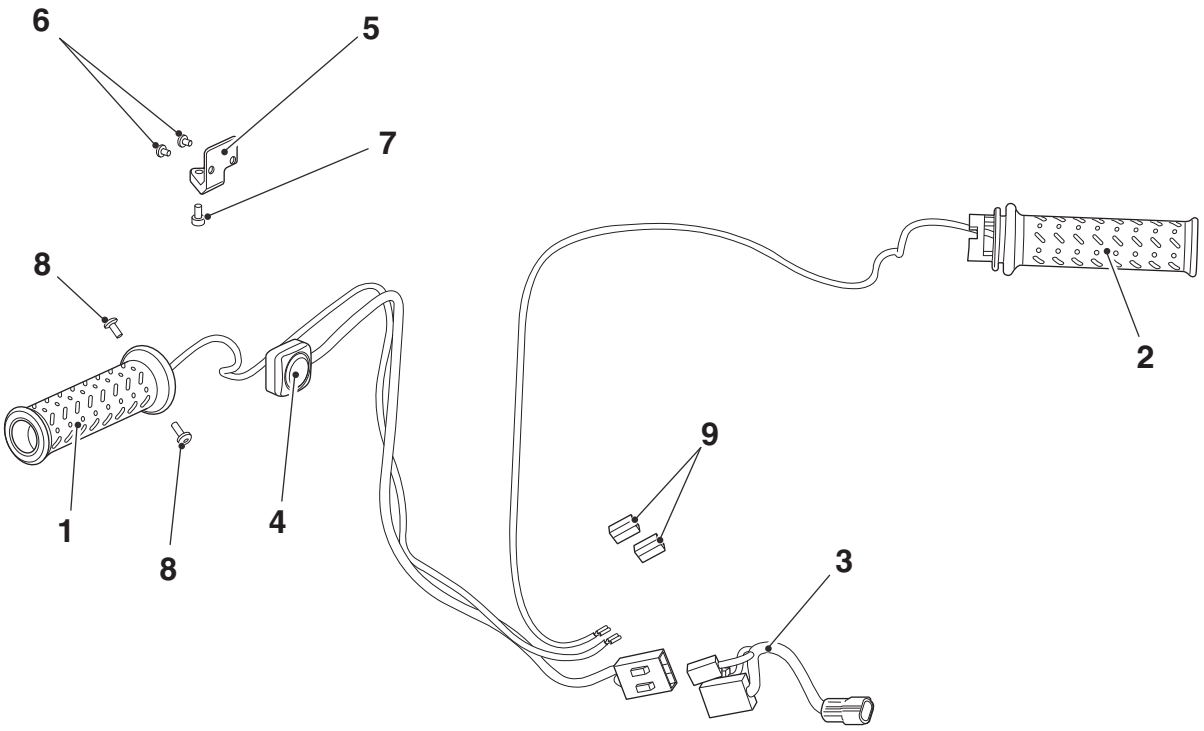
Ces instructions doivent être considérées comme une partie permanente du kit accessoire et doivent rester avec lui, même si la moto équipée de l'accessoire est vendue ultérieurement.



Pièces fournies A9638086 :

1. Collier, maître-cylindre d'embrayage	x 1	2. Vis, M6 x 25 mm	x 2

Publication numéro A9900488 édition 4, ADC 12976
© Triumph Designs Ltd. 2013



Pièces fournies A9638048 et A9638121 :

1.	Poignée chauffée côté gauche	x 1	6.	Vis, M4 x 5 mm	x 2
2.	Poignée chauffée côté droit	x 1	7.	Vis, M4 x 8 mm	x 1
3.	Faisceau secondaire de poignées chauffées	x 1	8.	Vis, M4 x 10 mm	x 2
4.	Commutateur de poignées chauffées	x 1	9.	Bloc connecteur	x 2
5.	Support de commutateur	x 1			

Avertissement

Ce kit accessoire est prévu pour être utilisé uniquement sur les motos Triumph Tiger Explorer et Tiger Explorer XC et ne doit être monté sur aucun autre modèle Triumph ni aucune autre marque de moto. Le montage de ce kit accessoire sur tout autre modèle Triumph ou toute moto d'un autre constructeur affectera les performances, la stabilité et le comportement routier de la moto. Cela pourrait affecter l'aptitude du pilote à contrôler la moto et entraîner un accident.

Avertissement

Le montage des pièces, accessoires et conversions approuvés par Triumph doit toujours être confié à un technicien qualifié d'un concessionnaire Triumph agréé. Le montage de pièces, accessoires et conversions par un technicien n'appartenant pas à un concessionnaire Triumph agréé peut affecter le comportement, la stabilité ou d'autres aspects de la moto, ce qui peut entraîner une perte de contrôle de la moto et un accident.

Avertissement

Toujours s'assurer que le nouveau câblage ne frotte pas contre d'autres parties de la moto, car ce frottement pourrait user l'isolant jusqu'au conducteur et causer un incident électrique. En outre, il faut toujours vérifier que le nouveau câblage ne limite pas le braquage. Ces deux conditions entraînent des risques et pourraient rendre la conduite dangereuse et occasionner un incendie, une perte de contrôle de la moto et un accident.

Avertissement

Tout au long de cette opération, la moto doit être stabilisée et correctement calée car elle pourrait blesser quelqu'un en tombant.

Avertissement

Utiliser une clé dynamométrique étalonnée avec précision pour le montage de ce kit accessoire. Si des fixations ne sont pas serrées au couple correct, les performances, le comportement et la stabilité de la moto pourront être affectés. Cela pourrait entraîner une perte de contrôle de la moto et un accident.

Pose des poignées chauffantes

1. Déposer la selle du conducteur en se reportant au manuel du propriétaire.
2. Débranchez la batterie en commençant par le câble négatif (noir).
3. Déposer les éléments suivants comme décrit dans le manuel d'entretien :
   - Réservoir de carburant ;
   - Masses d'extrémités de guidon ;
   - Commutateur multiple gauche ;
   - Poignée gauche du guidon.
4. Déposer les vis du commutateur multiple droit et éloigner l'arrière du commutateur multiple du guidon.

Note :

- **Pour pouvoir accéder aux vis du commutateur multiple, il peut être nécessaire de desserrer les vis du collier de maître-cylindre de frein avant et de tourner l'ensemble pour permettre l'accès.**

Avertissement

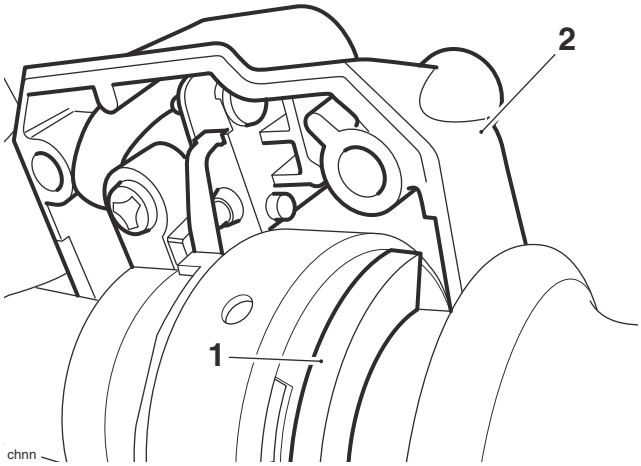
Ne pas laisser le maître-cylindre se retourner car cela ferait pénétrer de l'air dans le circuit de frein et pourrait aussi causer une fuite de liquide de frein qui pourrait endommager la carrosserie.

Si cette consigne n'est pas respectée, la conduite de la moto pourra être dangereuse et il pourrait en résulter une perte de contrôle de la moto et un accident.

Note :

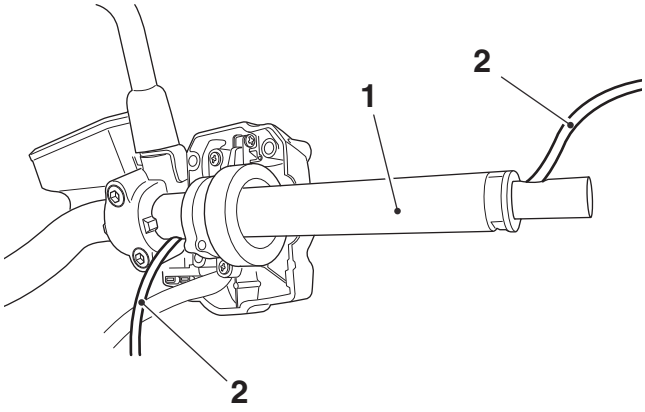
- **Noter la position et l'orientation de la poignée d'accélérateur par rapport au commutateur multiple pour la pose.**

5. Faire légèrement rouler la poignée d'accélérateur vers l'arrière jusqu'à ce que son guide soit libéré du commutateur multiple. Retirer la poignée d'accélérateur du guidon. Conserver la poignée d'accélérateur pour pouvoir la réutiliser si la moto est remise dans son état d'origine.



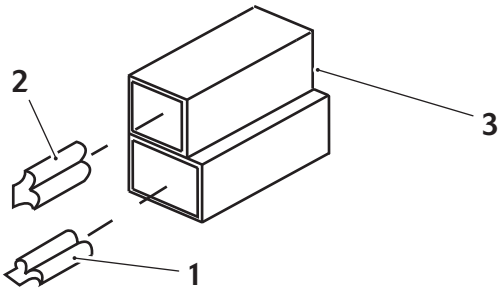
1. Guide, Poignée d'accélérateur
2. Commutateur multiple

6. Faire passer le câble de la poignée chauffante droite (accélérateur) dans le grand trou du support de masse d'extrémité de guidon et le faire sortir par le trou dans le dessous du guidon, comme illustré ci-dessous.



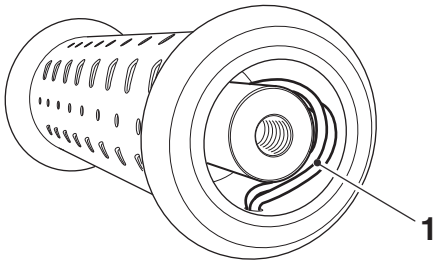
1. Guidon
2. Câble de poignée chauffante

7. Récupérer les blocs de connexion du kit, installer les bornes dans le bloc connecteur en les enfonçant en s'assurant que les languettes sont parfaitement positionnées.



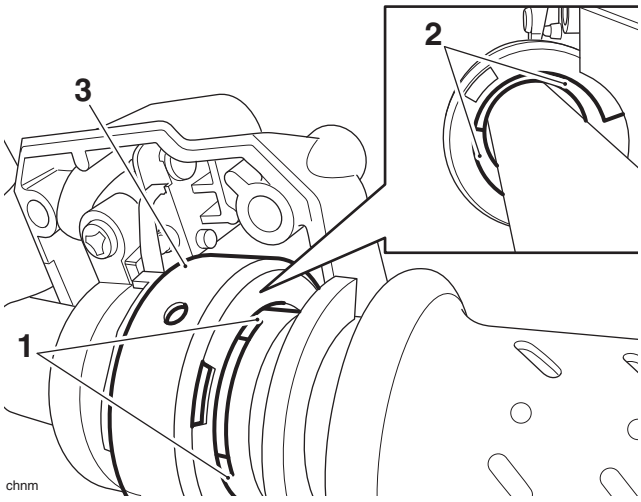
1. Borne marron
2. Borne bleue
3. Bloc connecteur

8. Poser délicatement la poignée chauffante droite sur le guidon. Veiller à ce que les câbles ne soient pas coincés et à ce qu'il y ait une longueur suffisante pour que l'accélérateur puisse bien bouger dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, comme illustré ci-dessous.



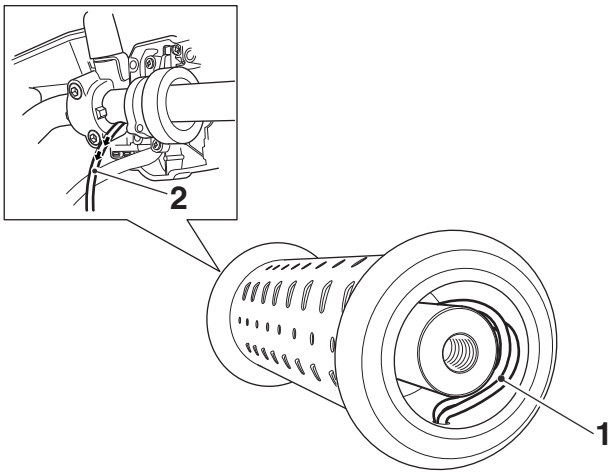
1. Position des câbles (accélérateur non actionné)

9. Engager partiellement les languettes de positionnement de la poignée chauffante dans les fentes du boîtier du ressort.



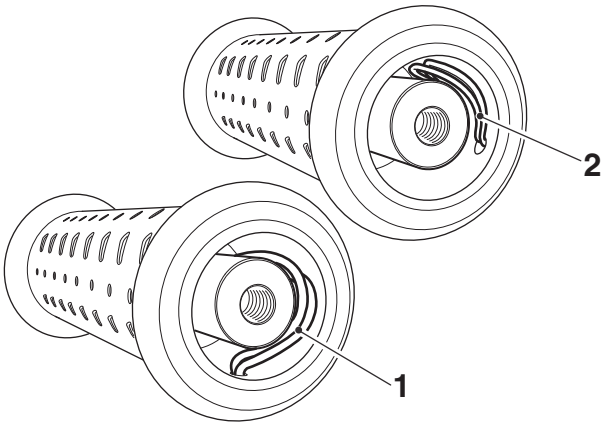
1. Languettes de positionnement
2. Fentes
3. Boîtier de ressort

10. Pour engager totalement la poignée chauffante, la faire pivoter en arrière et appuyer délicatement dessus pour la mettre en place.
11. Tirer le câble avec précaution par le trou dans le dessous du guidon jusqu'à ce que la boucle de câbles soit juste à l'intérieur de l'extrémité de la poignée droite, comme illustré ci-dessous.



1. Position des câbles (accélérateur non actionné)
2. Câble

12. Il doit y avoir suffisamment de mou dans les câbles pour que la poignée droite puisse tourner et que les câbles ne soient pas coincés.



1. Position des câbles (accélérateur non actionné)
2. Position des câbles (accélérateur actionné)

13. Vérifier soigneusement que la poignée droite tourne facilement sur toute sa plage de rotation et n'est pas gênée. Si une restriction ou une résistance est ressentie, en rechercher la cause et la corriger avant de conduire la moto.
14. Poser l'arrière du commutateur multiple et serrer ses fixations à **2,5 Nm**.
15. S'assurer que le papillon est totalement fermé, et que le câble à l'intérieur de la poignée d'accélérateur a suffisamment de longueur pour que l'accélérateur fonctionne correctement.

Avertissement

Vérifier le fonctionnement de la poignée chauffante droite (poignée d'accélérateur). S'assurer que le mouvement en avant et en arrière de la poignée est souple, sans rigidité et qu'elle retourne à la position de papillon complètement fermé une fois relâchée.

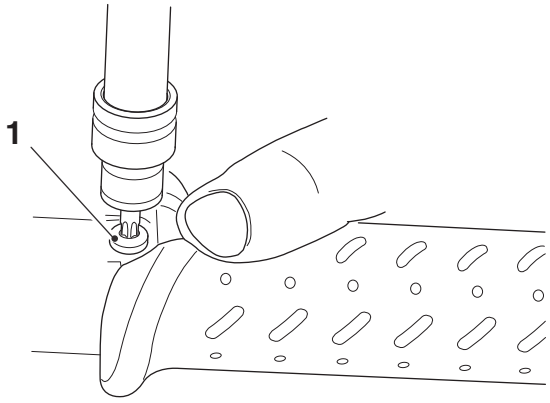
Une poignée d'accélérateur qui se coince ou qui est coincée peut entraîner une perte de contrôle de la moto et un accident.

16. En suivant le câblage du commutateur droit, acheminer le câble de poignée chauffante droite à travers la colonne jusqu'au côté gauche.
17. Fixer les câbles avec les sangles en caoutchouc, déjà posées sur le faisceau de commutateur multiple, pour éviter qu'ils soient coincés ou étirés par le mécanisme de direction.

Avertissement

Braquer de butée à butée tout en vérifiant que les faisceaux ne coincent pas. Un faisceau qui fait obstacle au braquage risque de causer une perte de contrôle et un accident.

18. Reposer la masse d'extrémité droite du guidon. Serrer la fixation de la masse d'extrémité à **5 Nm**.
19. Poser la poignée chauffée gauche de la même manière que la droite, en veillant ici encore à ce que le câble soit correctement positionné et ne puisse pas être coincé. Fixer la poignée gauche en alignant et en serrant les deux vis auto-taraudeuses à **3 Nm** comme illustré ci-dessous.

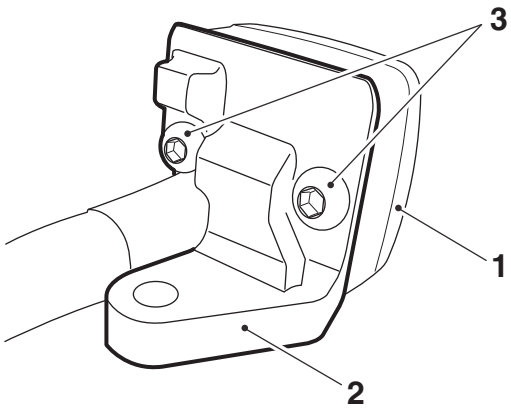


1. Vis autotaraudeuse, 1 de 2 illustrée

20. Reposer le commutateur multiple gauche. Serrer les fixations à **2,5 Nm**.
21. Reposer la masse d'extrémité gauche du guidon. Serrer la fixation de la masse d'extrémité à **5 Nm**.
22. Fixer le câble de poignée chauffante gauche au câble du commutateur multiple gauche en utilisant la sangle de caoutchouc déjà posée.
23. Aligner la ligne de séparation du levier de frein avec le repère "**+**" sur la surface supérieure du guidon, puis serrer les boulons de collier, en commençant par le boulon supérieur, à **12 Nm**.

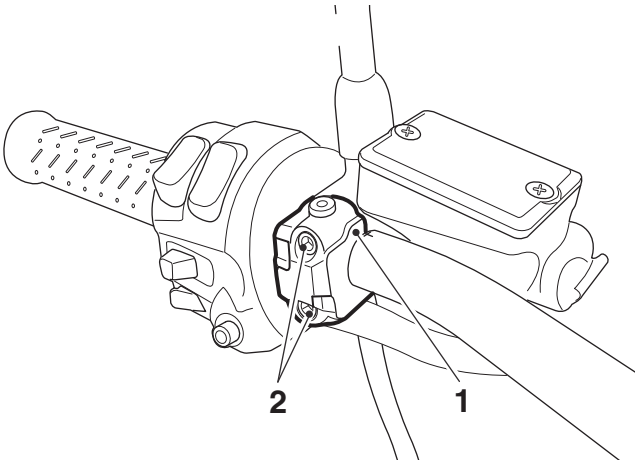
Pose du commutateur

1. Aligner le commutateur sur le support et le fixer avec les deux vis M4 x 5 mm du kit en les serrant à **3 Nm**.



1. Commutateur
2. Support de commutateur
3. Vis, M4 x 5 mm

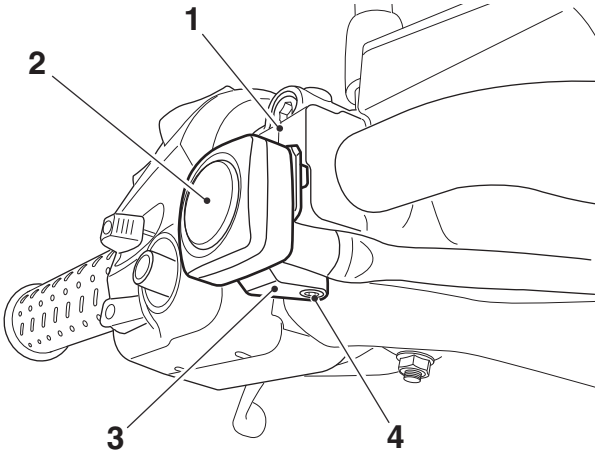
2. Soutenir l'ensemble maître-cylindre de l'embrayage et déposer son collier. Conserver le collier et les deux vis si la moto doit être remise dans son état d'origine.
3. Poser le collier du maître-cylindre de l'embrayage, se trouvant dans le kit, avec la protubérance du côté du collier vers le commutateur multiple. Le fixer en utilisant les vis M6 x 25 mm du kit.



1. Collier du maître-cylindre d'embrayage
2. Vis, M6 x 25 mm

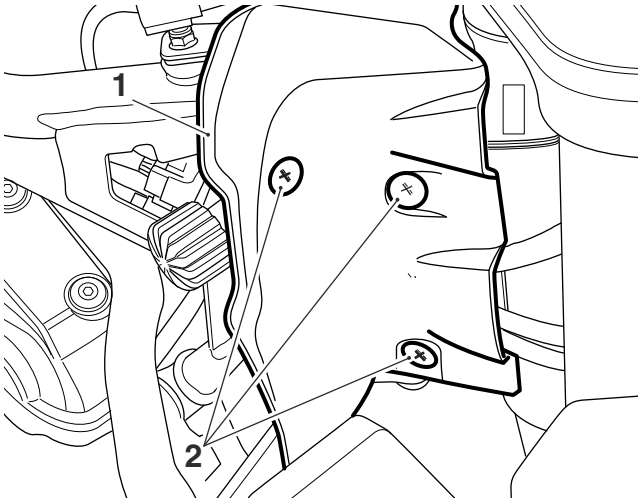
4. Aligner la ligne de séparation du levier d'embrayage avec le repère "**+**" sur la surface supérieure du guidon, puis serrer les boulons de collier, en commençant par le boulon supérieur, à **12 Nm**.

5. Poser le support de commutateur sur le collier et le fixer avec la vis M4 x 8 mm du kit en la serrant à **3 Nm**.



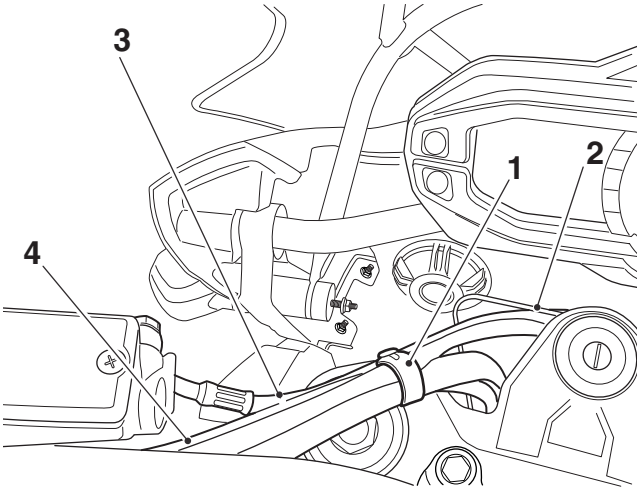
1. **Collier du maître-cylindre d'embrayage**
2. **Commutateur de poignées chauffées**
3. **Support de commutateur**
4. **Vis, M4 x 8 mm**

6. Déposer les vis-rivets des deux côtés du panneau de liaison de colonne et déposer ce dernier du cadre.



1. **Panneau de liaison (côté droit représenté)**
2. **Vis-rivet**

7. Acheminer le faisceau du commutateur de poignées chauffantes en suivant la ligne du faisceau du commutateur multiple. Fixer le faisceau avec la sangle en caoutchouc comme illustré ci-dessous.



1. **Sangle de caoutchouc**
2. **Guide-câble**
3. **Durite d'embrayage**
4. **Faisceau de commutateur**

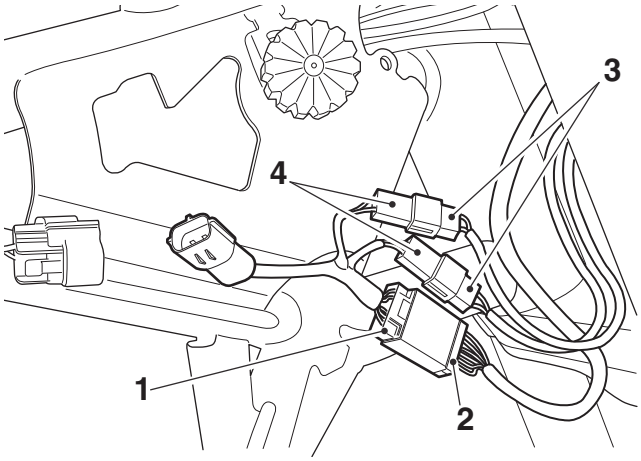
8. En suivant la ligne de la durite d'embrayage, acheminer le faisceau de commutateur et le câble de la poignée chauffante gauche jusqu'à la droite de la colonne.

Avertissement

Braquer de butée à butée tout en vérifiant si les câbles et les faisceaux ne coincent pas. Un câble ou un faisceau qui fait obstacle au braquage risque de causer une perte de contrôle et un accident.

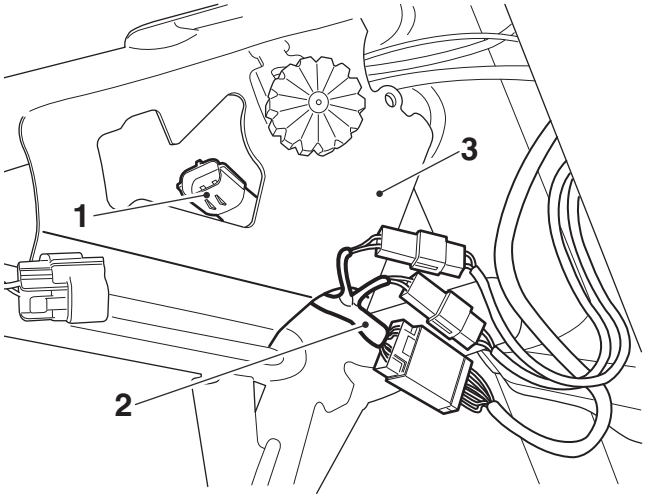
Pose du faisceau secondaire

1. Récupérer le faisceau secondaire du kit.
2. Brancher le faisceau de commutateur au connecteur correspondant sur le faisceau secondaire.
3. Brancher les câbles de poignées chauffées aux deux connecteurs sur le faisceau secondaire.



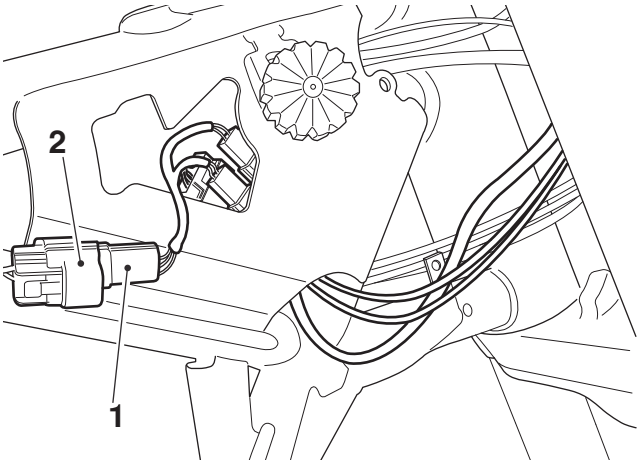
1. Connecteur de commutateur de faisceau secondaire
2. Connecteur de faisceau de commutateur
3. Connecteurs de poignées chauffantes
4. Connecteurs de poignées chauffantes de faisceau secondaire

4. Faire passer le connecteur principal de faisceau secondaire dans le trou du renfort de cadre dans la zone derrière la colonne.



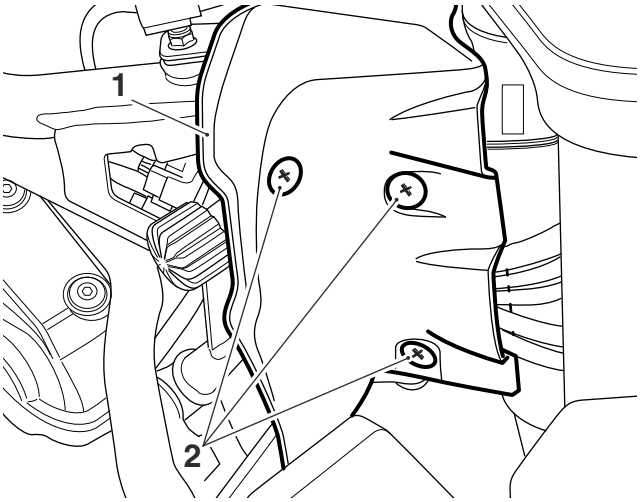
1. Connecteur de faisceau secondaire
2. Faisceau secondaire
3. Renfort de cadre

5. Identifier le connecteur de faisceau de câblage principal sur le faisceau de câblage principal (situé dans la zone de la colonne) et déposer l'obturateur. Conserver le cache si la moto doit être remise dans son état d'origine.
6. Brancher le faisceau secondaire de la poignée chauffante au faisceau principal.



1. Faisceau secondaire
2. Faisceau principal

7. Positionner le faisceau secondaire et tous les câbles détendus sur le côté droit du cadre.
8. Installer le panneau de liaison sur le cadre et le fixer avec les vis-rivets.



1. Panneau de liaison (côté droit représenté)
2. Vis-rivet

9. Reposer le réservoir de carburant comme décrit dans le manuel d'entretien.
10. Rebrancher la batterie en commençant par le câble positif (rouge).
11. Reposer la selle du conducteur. Se reporter au manuel du propriétaire.

Contrôle du système de poignées chauffées

Note :

- **Pendant la phase de démarrage initial du moteur, le module de commande du moteur effectue un autodiagnostic du circuit de poignée chauffante. Pendant tout ce temps, le commutateur s'allume en rouge et jaune puis reprend la position contact coupé.**

1. Faire tourner le moteur pour éviter de décharger la batterie.
2. Amener le commutateur aux deux positions et vérifier que les poignées chauffent.
3. Le fusible numéro 4 de la boîte à fusibles droite protège le circuit de poignée chauffante. L'intensité des fusibles est indiquée sur l'étiquette apposée dans le couvercle de boîte à fusibles.

Utilisation

1. Le commutateur de poignées chauffantes a trois modes de fonctionnement et change de couleur comme décrit ci-dessous :
   - Désactivé - blanc (aucun éclairage) ;
   - Très chaud - rouge (allumé) ;
   - Chaud - jaune (allumé).

Le système offre un niveau de chauffage variable des poignées, de chaud à très chaud.

Pour activer les poignées chauffantes, appuyer sur le commutateur de poignées chauffantes une fois puis le relâcher pour obtenir un réglage très chaud. Le commutateur apparaît en rouge.

Appuyer une deuxième fois sur le commutateur puis le relâcher pour appliquer le réglage chaud. Le commutateur s'allume en jaune.

Appuyer sur le commutateur une troisième fois puis le relâcher pour désactiver les poignées chauffantes. Le commutateur n'est plus allumé et est donc blanc.

Arrêt automatique

Si les poignées chauffantes sont activées et si une basse tension de batterie est détectée continuellement pendant cinq minutes, le commutateur éclairé clignotera cinq fois. Lorsque le commutateur éclairé cesse de clignoter, l'alimentation des poignées chauffantes est coupée et la DEL témoin s'éteint.

Pour réactiver les poignées chauffantes, appuyez sur le commutateur jusqu'à ce que le niveau de chauffage voulu soit atteint. Toutefois, si la tension est encore basse, les poignées chauffantes continuent de fonctionner cinq minutes de plus puis sont désactivées.

Avertissement

En cas de doute sur un aspect quelconque du fonctionnement de la moto après la pose de ce kit accessoire, contacter un concessionnaire Triumph agréé et ne pas conduire la moto tant que le concessionnaire agréé n'a pas déclaré qu'elle pouvait être utilisée. La conduite d'une moto alors qu'il y a le moindre doute sur un aspect de son fonctionnement risque d'occasionner une perte de contrôle de la moto et un accident.

Avertissement

Ne jamais conduire une moto équipée d'accessoires à des vitesses supérieures à 130 km/h.

La présence d'accessoires provoquera des changements de stabilité et de comportement de la moto. Si l'on ne tient pas compte des changements de stabilité de la moto, on risque une perte de contrôle ou un accident.

Il faut se rappeler que la limite de 130 km/h sera encore réduite par le montage d'accessoires non approuvés, une charge incorrecte, des pneus usés, l'état général de la moto et de mauvaises conditions routières ou météorologiques.

Avertissement

La moto ne doit jamais être conduite au-dessus de la vitesse maximale autorisée, sauf sur circuit fermé.

Avertissement

Ne conduire cette moto Triumph à grande vitesse que dans le cadre de courses sur routes fermées ou sur circuits fermés. La conduite à grande vitesse ne doit être tentée que par les conducteurs qui ont appris les techniques nécessaires pour la conduite rapide et connaissent bien les caractéristiques de la moto dans toutes les conditions.

La conduite à grande vitesse dans d'autres conditions est dangereuse et entraînera une perte de contrôle de la moto et un accident.